

## CONTRIBUTION A L'ENQUETE PUBLIQUE PROJET COUSTAYRAC

Demain Pibrac 2020, collectif de citoyens Pibracais portant un projet alternatif pour Pibrac à l'occasion des élections municipales de mars 2020, souhaite porter à votre connaissance l'ensemble des remarques recueillies au sujet du projet en cours à Coustayrac.

Ces retours sont issus de paroles et de préoccupations de Pibracais recensées à l'occasion d'un questionnaire distribué au printemps dernier, d'ateliers de réflexions organisés depuis l'été, et de retours plus individuels suite à la distribution d'un tract d'information sur ce projet de Coustayrac.

Avant toute chose le collectif Demain Pibrac 2020 tient à vous faire savoir qu'il a été très difficile de se procurer des informations sur ce projet sur lequel le Maire travaille depuis 3 ans. Si certes il s'agit d'une opération entre deux personnes morales de droit privé, l'ampleur du projet contenu sur 10,5 hectares avec 43 000m<sup>2</sup> de plancher, venant considérablement modifier l'entrée de ville et ayant des conséquences très importantes pour toute la commune, elle aurait dû selon nous faire l'objet de plus de concertation, à minima avec les élus du Conseil municipal. Ce projet n'a été ni présenté en Commission Urbanisme ni en séance plénière. Comme sur d'autres dossiers, il est difficile de se procurer des informations officielles, l'opacité règne.

Par ailleurs, nous apprenons que certains bailleurs sociaux lancent déjà l'appel d'offre pour la maîtrise d'œuvre, et que Toulouse Métropole lance les travaux d'assainissement et de liaison douce liés à cet aménagement. Il y a visiblement une volonté très forte d'aller très vite sur cette opération, l'enquête publique ne semblant être qu'une formalité administrative.

Notre collectif n'est aucunement opposé à la diversification de l'offre de logement sur la commune, nécessaire pour contribuer à l'accueil des nouvelles populations attirées par le bassin d'emploi de l'ouest toulousain. Cependant, le projet en l'état n'est pas acceptable pour la commune pour 5 raisons :

### 1/ Demain, Pibrac ne peut se développer sans les infrastructures de transport équivalentes

Le site du cabinet d'architectes Bechu et Associés se vante d'offrir, par le biais de cette cité, « une voie de contournement pour limiter le trafic dans le centre de Pibrac, en assurant une connexion douce avec le centre-ville et en offrant une nouvelle porte d'entrée pour Pibrac afin de désengorger la RN124 ». Il est évident, de l'avis de la majorité des pibracais consultés, que ce projet ne ferait qu'accentuer les problèmes de circulation existants dans Pibrac. Les points suivants démontrent en effet que ce projet a été bâti sans prendre en compte les spécificités locales ainsi que l'impact non-négligeable que la cité de Coustayrac aurait sur la situation déjà plus que tendue à Pibrac. Par ces points, les pibracais soulignent

également le manque de préparation des institutions locales face à un projet d'une telle envergure.

#### **a. Au sujet de l'étude de la circulation et des besoins**

L'étude sur la circulation et l'impact de 1878 voitures supplémentaires prévues avec le développement de ce quartier nous semble largement sous-estimée. L'étude recense des contradictions et des interprétations douteuses dans sa section sur l'impact du projet sur la circulation, soulignant, par exemple, à la fois la proximité et l'absence de transports en commun ou de voies de modes doux.

L'analyse de la circulation est faible et peu représentative de la situation actuelle, alors que celle-ci table sur des modes de transports en commun ou doux au mieux, pas encore prêts, et au pire, inexistant.

Le comptage de véhicules nous semble très ancien (plus de deux ans) et est restreint à deux ronds-points avant et après Coustayrac ainsi que la jonction avec la N124. Pourquoi ne pas avoir considéré la situation globale dans Pibrac?

Un ajout de 1878 voitures congestionnera davantage la circulation sur la RD65 empruntée par les automobilistes qui se délestent de la RN124 sur Pibrac pour rejoindre leur lieu de travail. Ceci constitue une situation invivable pour les Pibracais qui travaillent sur Colomiers, Blagnac, Toulouse, etc. et qui, en parallèle, ne disposent pas d'alternatives de transport en commun fiables.

Les nombreux usagers qui quittent la N124 justement à Pibrac afin de contourner le trafic ne sont pas pris en compte. L'étude prétend que les trois quarts des véhicules sortants se dirigeront vers la N124. Le dossier évalue à 77% la circulation sortante de Coustayrac vers le RN124 ; le constat est l'inverse : comme les automobilistes extérieurs, ils utiliseront Pibrac comme itinéraire bis en passant par l'avenue de Toulouse et la Rue des Frères. Il est par ailleurs utopique d'imaginer que les familles qui déposeront d'abord leurs enfants à l'école rebrousseront ensuite chemin pour rejoindre la N124 afin de se rendre au travail hors de Pibrac. Le collège se trouve au centre de Pibrac. De plus, deux écoles privées (école de la Salle en plein cœur de Pibrac et école internationale à l'entrée de Colomiers dans le prolongement de la rue des frères) génèrent à elles seules une part importante du trafic du matin dans Pibrac, n'étant pas desservies par le réseau de transport scolaire.

Certains habitants résidant sur les axes empruntés par ces usagers subissent un incessant flot de voitures entre la RN124 et le centre-ville aux heures de pointe ; le projet amènera un surplus conséquent de circulation car la N124 restera bouchée, engendrant donc une pollution sonore accrue, ainsi qu'un surplus de pollution aux particules et d'odeurs de gaz d'échappement, contraignant ces résidents à s'enfermer chez eux, faute de pouvoir ne serait-ce qu'ouvrir leurs fenêtres.

Ne sont pas pris assez en compte dans l'étude les flux apportés par les autres projets : Mesplés, l'Escalette, Léguevin. Au total se serait plus de 4000 voitures supplémentaires en entrée de ville !

Lors de la réunion d'information de 10 octobre, on nous a présenté une extension de Coustayrac vers des équipements sportifs nombreux. Le dossier soumis à l'enquête ne dit rien sur l'impact de cette zone importante sur le projet, notamment en termes de déplacement des Pibracais pour leurs activités (une seule voie pour voitures traversant la cité de Coustayrac depuis l'avenue de Toulouse, sans aucune autre sortie de véhicules possible ni planifiée reliant le complexe à Pibrac), comme pour l'utilisation par le lycée.

Les aménageurs se défendent d'avoir un quelconque rôle dans la gestion des transports à Pibrac, qui relève d'après eux de la commune ou de l'intercommunalité. Cependant, il est irresponsable de planifier un projet d'une telle dimension sans prendre en compte les points mentionnés ci-dessus.

#### **b. Au sujet des transports en commun**

L'étude fait référence à une navette autonome qu'il était à l'origine prévu de tester de manière expérimentale dans le cadre d'un projet de recherche européen qui s'achèvera en 2020. Alors que cette navette ne verra normalement jamais le jour à Pibrac, tabler sur sa mise en service pour soulager la circulation démontre à nouveau la faiblesse de l'analyse de l'impact de la cité de Coustayrac sur le trafic routier.

L'étude affirme rejoindre le futur métro en gare de Colomiers en 5 mn : ce qui est parfaitement impossible aux heures de pointe de quelque manière que ce soit.

En combinant la cité de Coustayrac avec l'Escalette, c'est 4000 véhicules supplémentaires de prévu avec toujours aucun transport en commun desservant la zone : l'arrêt du bus 32 est à 20 minutes à pied, la gare est à 45 minutes à pied.

#### **c. Au sujet du raccordement au réseau existant**

Les différents plans semblent laisser entendre une sortie au nord-est vers le chemin de Saint Roch. Les riverains ont-ils été informés ou consultés ? Cette situation serait intenable dans ces lotissements.

Par où est-il prévu que les véhicules sortants passent ? Le plan est-il d'inonder de véhicules l'avenue de Toulouse ?

Qu'en est-il du contournement routier prévu par le sud pour rejoindre Colomiers ? Des alternatives de sortie vers Colomiers n'ont été inscrites au PARM qu'en février 2019. Ces projets figurent parmi de nombreux autres portant sur tout le territoire de Toulouse Métropole, et aucun ne figure parmi ses 15 chantiers prioritaires. Au vu de l'enveloppe

globale de 1.8 milliards d'euros du PARM (document que la délibération du 14 février annonce comme « évolutif ») et de la dette avoisinant les 1 milliards d'euros de Toulouse métropole, nous pouvons émettre de sérieux doutes quant à la mise en œuvre de ces projets de chantier.

## **2/ Demain, Pibrac ne peut pas accueillir des populations sans pouvoir leur offrir les équipements publics nécessaires**

Il n'y a pas d'équipements publics prévus pour accueillir cette nouvelle population, notamment en termes d'équipements scolaires. L'étude ne liste pas d'équipements sportifs prévus dans le PLUi-H ou d'autres structures publiques telles que l'école par exemple, sachant que les équipements actuels sont à la limite de leur capacité.

Il n'y a aucune estimation faite de l'impact de l'intégration de 300 logements et 21 000 m<sup>2</sup> de bureaux et zones d'activité sur le coût lié à la gestion des déchets, du réseau d'eau potable ou d'assainissement, etc. De même, de nouveaux espaces verts artificiels (et nécessitant donc maintenance) généreront potentiellement plus de travail aux employés municipaux. L'impact de la hausse de ces coûts sur les impôts locaux des Pibracais n'est pas abordé.

## **3/ Demain, Pibrac doit être une ville durable**

### **a. Au sujet de la qualification**

Coustayrac n'a d'écoquartier que le nom. Ce projet se réclame du label Eco-quartier alors qu'aucune procédure de certification est lancée. Le projet ne répond pas à certains critères de tels labels, notamment en termes de concertation avec la population.

La réduction de l'empreinte carbone n'est pas mentionnée dans le document.

Il n'y a rien dans l'étude sur une quelconque gestion « écologique » de l'eau. Une seule demi-page est consacrée à l'eau potable et l'assainissement, se bornant simplement à la capacité des usines de potabilisation et d'assainissement.

### **b. Au sujet de l'artificialisation des sols**

Le projet représente une perte de 8 ha des terres agricoles. Si on additionne Coustayrac + Escalette + Beauregard = perte de 46 Ha d'espaces agricoles. Or on sait que l'artificialisation des sols est responsable du changement climatique.

L'étude estime que le projet de Coustayrac entraînerait un manque à gagner aux exploitants des terres, pour lesquels il est proposé une compensation de 63 600 €. Une telle compensation est-elle envisagée ? Qui va assumer cette compensation ?

### **c. Au sujet des émissions de GES**

Selon l'étude d'impact, c'est 1878 voitures qui sont prévues, venant s'ajouter au 1862 voitures que va engendrer l'Escalette. C'est à dire que dans 10 ans c'est + 4000 voitures en entrée de ville. A Pibrac, les transports sont responsables de 40% des émissions de CO2. 4000 voitures supplémentaires c'est une augmentation de +30% des émissions polluantes à l'horizon 2030 alors que la loi prévoit au même horizon une diminution de 40% des GES ! Par ailleurs, cela est contraire à la stratégie Climat 2017-2020-2030 de Toulouse Métropole, voté par M.le Maire, qui prévoit l'ambition de baisser de 50% les déplacements en véhicules individuels à l'horizon 2030.

### **d. Au sujet de la durabilité des bâtiments**

L'étude ne fait aucune mention du fait que les bâtiments soient en HQE.

L'utilisation d'énergies renouvelables est rejetée par l'étude en raison de son coût d'investissement. Le document ne fait mention que de gaz propre ou de pompes à chaleur, soit des solutions communes et sans vraie valeur ajoutée écologique.

Les choix des matériaux retenus pour faire les bâtiments dits « écologiques » ne sont pas mentionnés dans l'étude d'impact. L'Architecte annonce une conception Bio-Climatique sans détails !

### **e. Au sujet de l'environnement naturel**

L'intégration de la rivière de l'Aussonnelle n'est pas détaillée dans le projet.

Il n'y a aucune mesure proposée pour limiter l'impact du projet sur le couloir écologique.

Le projet inclut des parkings enterrés à -6.00 m alors que l'étude géotechnique indique un niveau de nappe à -1.60 m. Il ne faudrait pas que le promoteur revienne sur cette solution très coûteuse.

### **f. Au sujet des risques**

Le débordement de l'Aussonnelle et les inondations ne sont pas mentionnés dans le document alors qu'une Conseillère municipale de Pibrac elle-même, habitante à proximité du projet, a signalé l'inondation de son garage à plusieurs reprises. En conséquence, il y a un fort risque d'inondations sur les 2 niveaux de parkings en sous-sol des immeubles.

La canalisation de gaz GSO passe par le terrain. Ceci constitue un risque important et la loi est très restrictive en matière d'installation d'Etablissements recevant du public et bâtiments de 3 étages et plus à proximité de ces conduites. Actuellement, personne n'est capable de nous dire précisément où se trouve cette conduite et quelles précautions ont été prises. C'est un sujet de forte inquiétude pour nous.

#### **4/ Demain, Pibrac doit préserver son cadre de vie et son esthétisme**

Il y a un vrai problème d'harmonisation du projet avec les constructions de Pibrac, notamment celles situées à proximité. La construction d'immeubles à R+3, R+4 est une gêne pour la vue dégagée que les Pibracais et les proches riverains apprécient.

Chaque Pibracais aime voir la basilique depuis la N124 en rentrant sur Pibrac. Ce projet vient proposer en entrée de ville de rompre avec l'harmonie de la commune avec des immeubles allant jusqu'à 13m50 de haut.

En termes d'architecture le quartier de Coustayrac paraît peu en adéquation avec Pibrac, sa basilique, son magnifique château et son cœur de village classé. La commune de Pibrac a évolué pendant ces dernières décennies, tout en gardant à cœur la notion d'harmonie de son développement. Dans cette lignée, M. le Maire s'était engagé lors de son élection à privilégier la construction de petites unités conviviales, ce qu'il ne respecte pas. Avec ce projet, Pibrac se retrouverait frappé du mal qui transforme une à une nos belles villes de l'agglomération toulousaine en cité dortoir. Il faut absolument privilégier une politique raisonnée de développement urbain et protéger le cadre de vie et l'unité de notre commune.

En l'absence totale d'information sur les matériaux utilisés pour l'intégration architecturale et face à des photos non-contractuelles, un véritable flou entoure ce projet démesuré et rompant avec l'harmonie pibracaise.

A plusieurs reprises dans l'étude d'impact il est évoqué une "ville intense" et "des axes périphériques comme Pibrac". Ce n'est pas notre conception de la ville.

#### **5/ Demain, Pibrac ne peut être un quartier de Toulouse**

Le mode de vie et l'agencement du quartier tels que décrits ressemble à un quartier en autarcie, avec ses logements, ses loisirs, ses bureaux et ses commerces. Pourquoi vouloir rompre le lien avec le tissu pibracais ? Couper les nouveaux Pibracais du centre urbain et de ses commerces?

Par ailleurs, le projet ne semble pas assurer de la mixité sociale : il y a 2 ilots spécifiques de logements sociaux. Pourquoi ne pas mélanger les logements sociaux avec les autres types de logement ? Cette mauvaise gestion de la mixité sociale dans l'espace habitable est source de ghettoïsation.

Nous nous interrogeons également sur les besoins de 6000m<sup>2</sup> de bureau, 1000m<sup>2</sup> d'espace de co-working et d'un hôtel de 90 chambres. On risque d'avoir de nombreux mètres carrés de bureau et d'espaces de co-working inoccupés pour les raisons suivantes :

- Les entreprises développent maintenant le télétravail, équipant leurs salariés de l'équipement nécessaire et de connexion à domicile.
- Il y a de fortes chances pour que ces 6000m<sup>2</sup> de bureau restent vides du fait du manque d'attractivité d'une zone si faiblement desservie par les transports en commun et située à 15 kms de Toulouse ou de l'aéroport.
- Pour les mêmes raisons, l'hôtel, qu'il consiste de chambres uniquement ou d'un mélange de chambres et d'appartements pour séjours de courte ou moyenne durée, semble clairement surdimensionné et souffrira très certainement d'un faible taux d'occupation du fait de la dépendance à la voiture pour se déplacer vers les sites économiques ou touristiques stratégiques.